

## **Radwegweisung an Stuttgarter Hauptradrouten**

### **Abstimmungstermin mit Projektgruppe 1 des Radforums am 10.12.2012 im Rathaus Stuttgart**

Teilnehmer: Dr. Thomas Chakar, (Tiefbauamt, Abteilung Straßen & Verkehr)  
Markus Pfeuffer (Tiefbauamt, Abteilung Straßen & Verkehr)  
Claus Köhnlein (Amt f. Stadtplanung & Stadterneuerung, Fahrradbeauftragter)  
Frank Zühlke (ADFC Stuttgart, Projektgruppensprecher)  
Matthias Kaschub (ADFC Stuttgart)  
Jörg Dittmann (VCD Stuttgart)  
Beate Bulle-Schmid (Stadträtin CDU-Gemeinderatsfraktion)  
Konrad Weyhmann (Shimano Europa)  
Walter Vogt (Universität Stuttgart)  
Anja Schahl  
Michael Schulze (Planungsbüro VIA e.G.)  
Thomas Nave (Planungsbüro VIA e.G.)

Protokoll: Thomas Nave, Michael Schulze

### **TOP 1: Wegweisungskonzept**

Das vorgesehene Wegweisungskonzept sowie grundsätzliche Themen zur wegweisenden Beschilderung nach FGSV-Standard werden von Michael Schulze erläutert. Einzelheiten zum Vortrag sind der Präsentation zu entnehmen, die als PDF-Datei beigefügt ist. Bereits während des Vortrags ergeben sich seitens der Mitglieder des Radforums Fragen, die mit den Vertretern der Stadt Stuttgart und des Planungsbüros VIA diskutiert werden.

Einführend sollten hier noch die generellen Randbedingungen für die Fahrradwegweisung erwähnt werden:

- Die Erstellung des Masterkonzepts erfolgt bis Ende Januar 2013.
- Die Ausführungsplanung ist für die Routen 1, 3, 5 und 11 beauftragt und soll bis Ende März 2013 erfolgen.
- Die HRR 1 „Tallängsrouten“ wird bis Ende September 2013 umgesetzt.

Grundsätzlich sei noch einmal darauf hingewiesen, dass die Radwegweisung in Stuttgart nach dem FGSV-Standard geplant und umgesetzt wird.

#### Benennung der Hauptradrouten

Es wird die Idee der Stadt Stuttgart diskutiert, die Wegweiser der Hauptradrouten mit einer Namensgebung für die Routen zu versehen. VIA plädiert im Rahmen der Präsentation dafür, die Schilder komplett von Namensgebungen freizuhalten, da dies so auch nicht im FGSV-Merkblatt vorgesehen ist. Zudem sollte nicht zu viel Information auf das Schild kommen, da es für die Nutzer sonst unübersichtlich wird. In diesem Zuge schlägt VIA vor, Routen, die für Stuttgart von sehr großer Bedeutung sind, ggf. zu Themenrouten aufzuwerten (z.B. „Tallängsrouten“) und das entsprechende Routenlogo dann als Einschub in der Beschilderung mitzuführen. Insgesamt können die Routen durchaus alle eine Namensbezeichnung erhalten, die dann aber lediglich über ergänzende Medien, wie z.B. die Infotafeln sowie Routenflyer (Bsp. Berlin) und den städtischen Internetauftritt kommuniziert werden. Im Gremium wird diese Idee positiv aufgegriffen, nach kurzer Diskussion besteht Konsens über diese Vorgehensweise.

#### Schildgrößen:

Grundsätzlich wird eine Standard-Schildgröße von 100x25 cm empfohlen, um eine gute Erkennbarkeit zu gewährleisten können. Im Innenstadtbereich kommt es erfahrungsgemäß zu Konflikten mit der Stadtgestaltung oder dem Denkmalschutz. Hier könnte die kleinere Standard-Schildgröße 80x20 cm in Betracht kommen. Dies ist im weiteren Abstimmungsverfahren mit den zuständigen Fachbehörden zu klären.

Empfehlung: Im Bezirk Mitte wird die kleine Schildgröße verwendet, ansonsten die große Schildgröße.

#### Zielbenennung der Innenstadt (City) bzw. der Stadtteilzentren:

Herr Pfeuffer informiert, dass man sich mit dem AföO darauf geeinigt hat, nur für Stuttgart Mitte den Begriff „S-Zentrum“ zu verwenden. Zu den „Stadtteilzentren“ wird mit dem Begriff „Ortsmitte“ gewiesen.

#### Streckenpiktogramm „Bäumchen“ zur Ausweisung nicht alltagstauglicher Radrouten:

Von Seiten des Radforums wird dies als wichtiger Punkt gesehen, da sich einige Routen im Stuttgarter Routennetz v.a. aufgrund des Wegebelauges nur bedingt für den Alltagsradverkehr eignen. Dies gilt vor allem für die Standorte an Entscheidungssituationen, an denen ein Ziel über zwei verschiedenen taugliche Strecken erreicht werden kann.

Empfehlung: Das Piktogramm „Bäumchen“ wird, wenn hinsichtlich Zustand erforderlich, nur im Falle von verschiedenen möglichen Routen zu einem Ziel verwendet.

#### Entfernungsgenauigkeit:

Neben der am häufigsten verbreiteten Variante, bis 10 Kilometer auf 100m genau die Nachkommastelle anzugeben, wird das Modell „Freiburg“ vorgestellt, bei dem nur bis 3km auf 100m genau gewiesen wird und danach auf 500m gerundet wird. In der Gesprächsrunde einigen sich die Teilnehmer auf die zweite Variante. Seitens des Tiefbauamtes besteht allerdings der Wunsch immer nur aufzurunden. Dabei kommt es allerdings zu teilweise großen Abweichungen zu den tatsächlichen Entfernungen (z.B. werden bei der Entfernung von 8,1km auf dem Schild 8,5km angezeigt).

Empfehlung: Es wird die Variante zwei weiter verfolgt, also bis 3 km auf 100m genau, darüber auf 500 m genau, immer aufgerundet.

#### Zielpiktogramme:

Bei der Verwendung von Zielpiktogrammen auf den Wegweisern besteht Konsens darin, dass die Festlegung der Piktogramme mit der Abstimmung der Zielliste erfolgt. Mögliche Piktogrammziele sind Bahnhöfe, Fahrrad-Service-Stationen, Bäder, Jugendherberge, Campingplätze, Touristinfo sowie einige Stuttgart-spezifische Logos (z.B. Wilhelma).

Empfehlung: VIA erstellt eine Liste möglicher Ziele zur internen Abstimmung.

#### Bahnhöfe:

S-Bahn- und Regionalbahnhöfe sowie der Hauptbahnhof sollen auf jeden Fall in die Beschilderung mit aufgenommen werden. Hingegen werden die Haltepunkte der Stadtbahn nicht gewiesen, da durch deren Häufigkeit vor allem im innerstädtischen Bereich die Wegweisung an Klarheit verliert. In den äußeren Stadtbezirken kann sich diese Situation jedoch anders darstellen. Fehlt in einem Stadtteil etwa ein S-Bahn- oder Regionalbahnhof, so können auch die Stadtbahnstationen in die Beschilderung aufgenommen werden. Dies ist in umso mehr von Interesse, da es in Stuttgart die Möglichkeit der überwiegend kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern in allen S-Bahnen, Zügen des Nahverkehrs und Stadtbahnen gibt.

Empfehlung: Es wird auf den Hauptbahnhof und die S-Bahnhöfe hingewiesen. Auf U-Bahn-Stationen wird soweit sinnvoll nur in den Randbereichen der Außenbezirke hingewiesen.

### Steigungshinweise:

Über die Verwendung von Steigungspiktogrammen besteht in der Runde weitestgehender Konsens. Hier haben sich die Teilnehmer auf die generelle Darstellung der Maximalsteigung eines Streckenabschnitts geeinigt.

Empfehlung: Es wird generell an bedeutenden Steigungstrecken auf die Maximalsteigung hingewiesen.

### Kennzeichnung von Schilderstandorten:

Herr Köhnlein führt die Kennzeichnung der Pfosten mit Fahrradwegweisung mit einer Standortinformation nach dem Vorbild etwa des Landesnetzes NRW in das Gespräch ein. Danach soll die Pfostennummer und eine Telefonnummer für Beschwerden auf diese Information vermerkt werden. Herr Pfeuffer argumentiert, dass diese Informationen auch auf den Infotafeln Platz finden können. Es bleibt noch abschließend zu klären, ob hier die Nummer der Stadt Stuttgart für allgemeine Verkehrsbelange verwendet werden kann.

Empfehlung: Es wird ein robuster Aufkleber entworfen zur Kennzeichnung von Pfosten.

## **TOP 2: Infotafeln**

Thomas Nave stellt zunächst das grundsätzliche Vorgehen für die Erstellung von Infotafeln vor. Nähere Informationen dazu sind den Präsentationsunterlagen zu entnehmen. Herr Pfeuffer nennt als Richtzahl im Endausbau ca. 30 Informationstafeln, die im Stadtgebiet sukzessive aufgestellt werden sollen.

Die vorgestellten Beispiele finden nicht das Gefallen des Gremiums. Wichtige Erkenntnis aus der Diskussion zum Thema Infotafeln ist, dass es wenig bis keine Texte und Bilder auf den Tafeln geben soll (somit auch keine touristische Information). Die Tafeln sollen in erster Linie eine Übersicht über das Radroutennetz geben und zur Orientierung beitragen. Nach derzeitigem Stand sollen die Tafeln zweiseitig ausgeführt werden. Auf der Vorderseite soll eine Gesamtübersichtskarte des Radroutennetzes Stuttgart abgebildet werden. Die Rückseite gibt mit einem Ausschnitt aus dem Routennetz eine detailliertere Übersicht zum Standort und dessen Umgebung wieder. Zudem sollen auf der Tafel POIs evtl. mit Indeximpressum dargestellt werden.

Für die Kartengrundlage haben sich die Teilnehmer auf z.B. die städtische Fahrradkarte oder eine generalisierte Topografische Karte geeinigt, bei der aufgrund der Topografie Stuttgarts auch eine Darstellung von Höhen sinnvoll wäre. Es wurde diskutiert, wann die Aufstellung

der Tafeln erfolgen soll. Seitens der Radforum-Vertreter wurde angemerkt, dass die Aufstellung erst dann Sinn macht, wenn das Hauptradrouthenetz beschildert ist. Das Tiefbauamt hingegen sieht dies nicht als Voraussetzung und favorisiert eine frühzeitige Aufstellung.

Empfehlung: VIA wird in der Folge mehrere Entwürfe zum Layout erarbeiten. Diese Entwürfe werden dann den Planungsbeteiligten zur Abstimmung gestellt. Zudem wird VIA einen Vorschlag für die Standorte der Infotafeln machen. Dieser Vorschlag wird dann der Projektgruppe 1 des Radforums zur Prüfung und Ergänzung vorgelegt.

Aufgestellt: Köln, 21.12.2012



Thomas Nave



Michael Schulze